
ROK-VI-NR-4-KWIECIEŃ-1939-R
SZKWAŁ

W szkłach peryskopu

ŻEGLUGA NA DUNAJU.

W związku z rozwojem żeglugi na Dunaju towarzystwa żeglugowe bułgarskie zamówiły 3 parowce po 70 ton z pomieszczeniem dla 700 pasażerów każdy, 4 motorowce po 600 t. z chłodniami, 1 holownik i 1 tankowiec. W przewozie towarów na Dunaju największe obroty uzyskały statki niemieckie; wyrażają się one w cyfrze 445,500 ton, podczas gdy Jugosławia osiągnęła 320,000, a Rumunia 197,000 ton. GAM).

WIELKIE PORTY MORZA PÓŁNOCNEGO W I-ym KWARTALE B. R.

Ruch statków w portach Hamburg, Antwerpia i Rotterdam (wraz z portami New Waterway) w pierwszym kwartale br. wykazuje pewne zmiany w porównaniu z takim okresem roku ubiegłego. Mianowicie ruch statków w Hamburgu spadł (o ok. 68 tys. ton), natomiast wzrósł w silniejszym stopniu w Antwerpii (o ca. 342 tys. ton) niż w Rotterdamie (o 25 tys. ton). Ruch statków w Hamburgu wynosił w pierwszych trzech miesiącach 1939 r. 4,422 statków — 4,716 tys. ton, w Antwerpii— 3,003 statków i 5,165 tys. ton, a w Rotterdamie (wraz z Waterway) 7,705 i 12,303 tys. ton. statków. Jak wynika z cyfr Rotterdam wśród wielkich portów Morza Północnego należy do największych, przy czym przewyższa nawet bez portów New Waterway ruch Antwerpii o 647 tys. ton, a Hamburgu o przeszło 1 miln. ton. (GAM).

NOWY PORT RUMUŃSKI.

W Rumunii rozważany jest projekt budowy nowego portu w Fasaul 20 km na północ od Konstancy. Port ten ma być 10 razy większy od Konstancy. Nadbrzeża jego mają wynosić 3.200 metrów.

„POLESZUK" PRZEPŁYNĄŁ ATLANTYK.

Szereg wypraw morskich, tysiące żeglarzy przeszkolonych na morzu, to widomy znak jak bardzo nas morze pociąga. Twarda jest szkoła morska, lecz to nie przeraża młodzieży, a raczej pociąga bardziej. Jeszcze kilka lat temu przepłynięcie jachtem Bałtyku uważane było za czyn nadzwyczajny. A dziś? Bałtyk stał się za ciasny. Jachty z polską banderą zdobywają oceany. „Dal" przepływa Atlantyk; Harcerz Wagner na „Zjawie" opłynął świat, a obecnie 12 kwietnia br. dowiadujemy się, że harcerski jacht „Poleszuk" dnia 9 kwietnia zawinął do portu Georgetown w Gujanie Brytyjskiej. „Poleszuk" przepłynął Atlantyk w 28 dni. Wypłynął z Conakry (Afryka).

17 kwietnia br. „Poleszuk" wyruszył w dalszą drogę na Martynikę, San Domingo, Hawanę i Miami. Na pokładzie znajduje się 5 osób załogi i małpka „Baba" zabrana na pokład w Afryce.

Wyprawa „Poleszuka" nie ma na celu wyłącznie dokonania wyczynu sportowego. Członkowie wyprawy gromadzą materiały do prac naukowych, oraz zbierają eksponaty dla muzeum surowcowego Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Konkursy kolonialne

Wobec połączenia Dni kolonialnych z Dniami morza przypadającymi na czerwiec, Zarząd Główny A. Z. M. przesuwa termin nadsyłania prac na konkurs I i II do dnia 31 maja 1939 r.

I. „FACHOWIEC W KOLONIACH".

Temat ma być ujęty w formie artykułu, w którym należy przedstawić przesłanki i możliwości pionierskiej działalności polskiego handlowca, lekarza, inżyniera, rolnika czy przedstawiciela innego zawodu w koloniach.

Warunki konkursu:

Uczestniczyć w konkursie może młodzież licealna i akademicka.

Artykuł nie powinien przekraczać 300 wierszy.

Nagrody: I — 100 zł, II — 50 zł, III — 25 zł.

II. „NOWY PODZIAŁ KOLONII W AFRYCE".

Praca konkursowa polega na wykonaniu zespołowym lub indywidualnym mapy Afryki opracowanej pod kątem nowego najsłuszniejszego wg. autora podziału terytorium Afryki.

Warunki konkursu:

Uczestnikiem może być każde koło szkolne LMK lub członek koła.

Praca może być wykonana zespołowo lub indywidualnie w imieniu własnym lub koła.

Wymiary mapy nie mogą być mniejsze niż: 25x25 cm.

Rodzaj mapy pozostawiony jest do uznania wykonawcy (fizyczna, polityczna, gospodarcza, plastyczna itp.).

Do wykonanej mapy pożądane jest uzasadnienie piśmienne projektowanego podziału Afryki.

Za najlepiej wykonaną i uzasadnioną pracę przyznany będzie jako nagroda „Atlas geograficzny" Romera. Wartość 50 zł.

Prace zaopatrzone godłem z dołączoną zamkniętą kopertą, zawierającą dane o uczestniku konkursu, należy nadsyłać do dn. 31 maja 1939 r. na adres: Akademicki Związek Morsko - Kolonialny, Zarząd Główny, Warszawa, Widok 10 z zaznaczeniem: np. „Konkurs Fachowiec w Koloniach".

Wyniki konkursu ogłoszone będą we wrześniowym N-rze „Szkwału".

III. KONKURS DLA ODDZIAŁÓW AZM. NA ORGANIZACJĘ DNI KOLONIALNYCH.

Przy ocenianiu brane będą pod uwagę: zakres i rodzaj propagandy, organizacja imprez i ich przeprowadzenie, wyniki akcji werbunkowej oraz współpraca z LMK. Podstawą oceny będą szczegółowe sprawozdania, poparte materiałem dowodowym, (np. zdjęcia, afisze, wycinki z prasy) z opinią o przebiegu pracy kuratora oddziału i prezesa okręgu LMK.

Nagroda: Biblioteczka kolonialna wartości 250 zł.

Termin nadsyłania sprawozdań konkursowych, **wobec** połączenia Dni Kolonialnych z Dniami Morza, upływa z **dn.** 1 sierpnia 1939 r. Termin ten w wyjątkowych wypadkach może być przesunięty do dn. 1 września 1939 r.

CENA 50 groszy. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

SZKWAŁ

MIESIĘCZNIK MORSKI

NR 4 WARSZAWA, KWIECIEŃ 1939 R. ROK VI

MEMORIAŁ

Prezes Zarządu Głównego A. Z. M. złożył dnia 14 b.m. Panu Generałowi Stanisławowi Kwaśniewskiemu memoriał będący wyrazem dążeń Związku do należytego uwzględnienia wiedzy morskiej w programie studiów wyższych uczelni oraz zapewnienia opieki i pomocy wszystkim tym, którzy zechcą się studiom fachowym poświęcić.

Memoriał omówimy w numerze majowym „Szkwału"

REDAKCJA

Zarząd Główny Akademickiego Związku Morsko-Kolonialnego R. P. powodowany troską o dobro sprawy krzewienia kultury morskiej i kolonialnej wśród ogółu polskiej młodzieży akademickiej, ma zaszczyt zwrócić się niniejszym do Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej o łaskawe rozpatrzenie poniższych postulatów:

1. Wzrost kultury morsko - kolonialnej społeczeństwa zależy nie tylko od właściwej i szeroko prowadzonej propagandy, ale nadto od przygotowania licznych zastępów pracowników o nastawieniu zarówno praktycznym jak i teoretycznym traktujących morze i kolonie jako główny przedmiot swych zamiłowań i zainteresowań.

W obecnym stanie rzeczy uczelnie wyższe Rzeczypospolitej nie są przygotowane w najmniejszym nawet stopniu, do kształcenia młodzieży w dziedzinie nauk oraz umiejętności morsko - kolonialnych. Tłumaczy się to niewątpliwie brakiem samoistnych katedr i seminariów. Dla przykładu wystarczy tu podać choćby studia prawa morskiego, które jeśli nawet bywa uwzględniane w programach naszych uniwersytetów, czy innych uczelni wyższych, to w sposób pobieżny, propedeutyczny niejako, niewystarczający aktualnym potrzebom i zainteresowaniom. Większość bowiem wykładających prawo morskie — wybitnych skądinąd uczonych — traktuje ten przedmiot ubocznie, np. obok ogólnego prawa handlowego jako przedmiotu głównie wykładanego. Skoro zaś spotka się wykładowcę prawa morskiego, uprawiającego swój przedmiot odrębnie, samoistnie, to będzie znów osoba przeważnie bez jakiejkolwiek przeszłości naukowej, znana tylko ze specyficznie jednostronnej praktyki, bez nadziei na pełną „venia docendi". W takich i podobnych okolicznościach nie można spodziewać się większych osiągnięć w dziedzinie studiów marynistycznych i kolonialnych, a nawet liczyć się należy z ewentualnością całkowitego zobojętnienia zdolniejszej i ambitniejszej młodzieży wobec tych studiów, nie mówiąc już o nieuniknionej w tym względzie obojętności ze strony autorytatywnych władz akademickich.

Szukając właściwego rozwiązania problemu studiów marynistyczno - kolonialnych, Zarząd Główny akademickiego Związku Morsko - Kolonialnego R. P. pragnąłby zwrócić uwagę Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej na ośrodki pracy naukowo - badawczej, które niezależnie od swego dzisiejszego przeznaczenia mogłyby w przyszłości stać się także kuźnicami poważnej i uczciwej wiedzy o morzu i koloniach. Za ośrodki te Zarząd Główny Akademickiego Związku Morsko - Kolonialnego R. P. uważa wszelkie zakłady, seminaria i pracownie naukowe przy uczelniach wyższych, gromadzące tych spośród młodzieży akademickiej, dla których uzyskanie dyplomu zawodowego nie stanowi jeszcze kresu wy-

kształcenia. Wystarczy tu wskazać niektóre tylko, jak seminaria prawa handlowego, administracyjnego, ekonomii — przy wydziałach prawnych; seminaria historii gospodarczej — przy wydziałach humanistycznych; seminaria przy wszelkich katedrach wydziałów matematyczno - przyrodniczych; seminaria polityki handlowej i komunikacyjnej — przy wydziałach ekonomicznych i wyższych szkołach handlowych; pracownie i zakłady naukowe — przy wydziałach lekarskich, farmaceutycznych i weterynaryjnych; zakłady i katedry budownictwa lądowego, architektury, mechaniki i elektrotechniki — przy politechnikach i innych wyższych uczelniach technicznych. W żadnym jednak z wymienionych ośrodków studiów i doświadczeń wiedza morska i kolonialna nie znalazły dla siebie poczesnego miejsca. — Zjawisko powyższe należy przede wszystkim tłumaczyć faktem, że poszczególni profesorowie uzależniają program badań w zakładach, pracowniach i seminariach od indywidualnego zamiłowania i zainteresowania swych uczniów, co wpływa na podniesienie poziomu nauki i zachęca do intensywniejszych wysiłków tych studentów, u których jeszcze nie występuje skrystalizowane pragnienie specjalizacji. Ileż to znów razy zainteresowania wykładowcy postępują za zainteresowaniami studenta! — Fakt ten objawia się ze szczególną wyrazistością przy wyborze tematów do t. zw. prac doktorskich.

Zarząd Główny Akademickiego Związku Morsko-Kolonialnego R. P. wypełniając przyjęte na siebie zadania stara się zachęcić do studiów w zakresie morsko - kolonialnym jak największą rzeszę zdolniejszych akademików i słuchaczów szkół wyższych Rzeczypospolitej. Oceniając też dotychczasową działalność stypendialną Ligi Morskiej i Kolonialnej na polu popierania studiów praktycznych w dziedzinie techniki żeglugi i handlu morskiego oraz wychowania morskiego młodzieży, zwraca się niniejszym do Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej z prośbą o ufundowanie stałych nagród i stypendiów, któreby przyznawano doktorantom, dyplomantom, seminarzystom a nieraz i zwykłym studentom, pracującym samodzielnie nad zagadnieniami prawa morskiego, polityki handlu i komunikacji morskiej, historii gospodarstwa morskiego i kolonialnego, administracji żeglugi morskiej, oceanografii, techniki budowy portów, statków i maszyn okrętowych, higieny i medycyny tropikalnej itp. — w obrębie zakładów i pracowni naukowo - badawczych przy uniwersytetach, politechnikach, akademiach i innych uczelniach wyższych Rzeczypospolitej, a nadto pozwalałoby im na uzupełnienie swej wiedzy w specjalnych uczelniach zagranicznych. — Stypendia te, przyznawane przez Ligę Morską i Kolonialną w drodze konkursu, w porozumieniu z odnośnymi radami wydziałowymi poszczególnych uczelni oraz po zasięgnięciu opinii Zarządu Głównego Akademickiego Związku Morsko - Kolonialnego R. P., jako organizacji jednoczącej ogół polskiej młodzieży akademickiej o morskim światopoglądzie — przysporzyłyby nadto prawdziwych wysłanników propagowanej przez Ligę idei.

2. Wzrastające zainteresowanie sprawami morza i kolonii wśród młodszego pokolenia pracowników naukowych wzmoże w najbliższej przyszłości pęd ku pracy naukowo - publicystycznej, obejmującej sobą tematy morsko - kolonialne. Znaczna część powstałych w ten sposób rozpraw i publikacyj nie dotrze nigdy do szerszego ogółu czytelników, wobec kosztów związanych z drukiem i manipulacjami wydawniczymi.

Biorąc to pod uwagę, Zarząd Główny Akademickiego Związku Morsko-Kolonialnego R.P. zwraca się niniejszym do Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej z prośbą o publikowanie nakładem Instytutu Naukowego Ligi tych rozpraw, które uzyskały uznanie ciał pedagogicznych przy uniwersytetach, akademiach i politechnikach Rzeczypospolitej jako dzieła o wartości naukowej w zakresie wiedzy morsko - kolonialnej (np. rozprawy doktorskie i magisterskie), bądź też zostały poparte przez Zarząd Główny Akademickiego Związku Morsko - Kolonialnego R. P., jako publikacje o wielkim znaczeniu dla sprawy szerzenia kultury morskiej wśród ogółu polskiej młodzieży akademickiej.

Podając powyższe do wiadomości Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, który w działalności swej okazuje najwyższe zrozumienie dla wszelkich poczynań zmierzających do ugruntowania światopoglądu morskiego w Polsce i od dawna prowadzi pionierską na tym polu działalność, Zarząd Główny Akademickiego Związku Morsko - Kolonialnego R. P. pozostaje w przeświadczeniu, że wyrażone w niniejszym memoriale postulaty znajdą poparcie, a tym samym swe życiowe zastosowanie.

Warszawa, dnia 5 kwietnia 1939 r.

ZYGMUNT GORGOL

E pur si muove!

Epoki zamierania i pospolitości, ze swą niewiarą i niepokojem, przypominają uschłe drzewa, oczekujące błyskawicy, któraby je zapaliła.
z Carlyle'a.

Chodzi o zdrożną pogoń młodzieży za zyskiem, posadą, mamoną, o wkorzenione głęboko w naszą psychikę wygodnictwo życiowe, ba, o sobkostwo przy zupełnej niemal obojętności na piękne, wielkie i heroiczne sprawy życia.

Wszystkie błędy, wszystkie cienie młodego pokolenia, ojcowie nasi, ci co mieli szczęście walczyć o Niepodległość, ochrzcili utylitaryzmem. Wyraz ten zjawia się coraz częściej jako symbol słabości i lichoty, hasło klęski i znamię pogardy, żałosne usprawiedliwienie tej lub innej nieudałej imprezy, tych czy owych zawiedzionych nadziei, fałszywych rozliczeń, niecofniętych omyłek. W długie, kawiarniane zmierzchy, na sekretnych konwektyklach niemianowanych radców stanu, nawet przy bridżu, nawet w pogawędkach cioć i mamuś, to ciszej, to głośniej, zawodzi chór domorosłych Carlyle'ów. Młodzież nie umie podsycić świętego ognia; żar i zapał minionych czasów wygasł bezpowrotnie. Utyli, taryzm...

Współczujące kiwanie głowami, rozkładanie rąk, uśmiechy pobłażania, nieraz gest zdziwienia, wyrzut. Czasem to najgorsze, najbardziej bezradne — rezygnacja: „Myśmy w piwnicach, w konspiracji wykuwali Polskę, a wy — desperacki ruch ręki — wy już tacy." Inni, w sile wieku, zda się żywcem wyjęci z Arystofanesa, tacy obrotni, zapobiegliwi. Posiadają wszelkie niemal cnoty właściwe zajmowanym stanowiskom, wyjąwszy cnotę przyzwoitości i uczciwości. Towarzysze spod znaku dwudziestej piątej brygady, profesjonalni ideolodzy; każde słowo dzwoni złotówką, byle wyczyn meldują się do krzyża zasługi. Często skryci za plecami ludzi czcigodnych i rzetelnie zasłużonych, palą przed nimi kadzidła, by w dymie uwędzić własną pieczeń. Oni również biadolą na młodych, a jeśli basują tu i ówdzie, niechybnie po to, by kasztany z ognia obcą ręką dla siebie wyciągać.

Jednych i drugich słucha młode polskie pokolenie. Tych, bo czcigodni i zasłużeni, tamtych, bo chytrzy i podstępni. Waży zło i dobro teraźniejszości, dziwi się, że w czasach znamiennych wysiłkiem i pracą, los odniósł się do nich po macoszemu. Zdawałoby się, że każda epoka ma swoje orły i swoje trznadle, laury i róże obok ostów i pokrzyw. Lecz nie, laurów nie ma, a róże... W ciągłym utyskiwaniu marnieją siły młodości. Jedni, zadowoleni, że ich przyziemność znalazła usprawiedliwienie w rzekomej chorobie wieku, inni, rozgoryczeni, że w niefortunnych czasach żyć muszą, uginają się pod ciężarem własnej słabości i cudzych omamień.

Szczęściem nie wszyscy. Są i tacy, których nie złowi frazes, nie usidli pochlebstwo, choćby w najmowniejszych ustach. Nawykli oceniać jak należy poczciwą słabość i lisie krętactwo, rzetelną mądrość i fachowe zakłamanie, oddzielać plewy od ziarna, nie upatrywać sokoła w byle dudku, idą własną drogą, czyniąc, co każe przekonanie i walcząc z ideologią utylitaryzmu, tą rzeczywistą i tą groźniejszą, urojoną. Bo fałszywy i gołosłowny pogląd na utylitaryzm dzisiejszej młodzieży winien być tępiony jak panika i jak defetyzm.

Młodzież dzisiejsza, tak jak młodzież wczorajsza i każda inna, nie jest utylitarną. Tylko ludzie tknięci nieuleczalną ślepotą nie są w stanie dojrzeć heroicznych zmagań młodości z szarzyzną łatwego życia, ze służalstwem, siuchtami, karierowiczostwem, z przymykaniem oczu na wszystko najgorsze. Ludzie ci dojrzeliby może ową z cudzoziemska chrzczoną chorobę nie wśród młodych, lecz bliżej, wokół siebie. Dojrzeliby wrodzony młodym bieg do ideałów, o których wiek dojrzały wspomina z zadumą, starość z rozrzewnieniem. Te godziny spalone w żarze dyskusji, te niespokojne poszukiwania Kamienia filozoficznego, panaceum na wszelkie zło, wszelką nędzę, i te, stokroć cenniejsze, oddane pracy gromadnej w drużynach harcerskich, związkach, kołach, organizacjach. Noce żmudne w trudzie, dni radosne w pracy, zamierzenia, co miały poruszyć z posad ziemię, nieskalane żadną myślą o zasłudze i nagrodzie, szczytne i wzniosłe intencją w najdrobniejszym wysiłku. Dni, tygodnie, miesiące krzątaniny podjętej w najszczerszym przeświadczeniu „E pur si muove!", opłacanej zmarnowanym egzaminem, straconą okazją lepszego bytowania, sprawy głębokie i najtajniejsze, o których myśli się ciągle, mówi rzadko. Donkichoteria nieważona na wagę złota, zawadiactwo najszlachetniejsze, w upartym poszukiwaniu prawdy. Czasy, ludzie, zdarzenia płynące naprzekór prawom przyrody — pod prąd. Oto utylitaryzm młodych.

A jeżeli niejeden trud jest podjęty na marne, niejeden wysiłek bezowocny, zbyt wielki w stosunku do nikłych osiągnięć, zjawia się prawda, co gorzko nam smakuje. Starsze pokolenie nie zdołało spojrzeć nad horyzont. Tyleśmy już słyszeli o przeróżnych zrywach, że nie doczekawszy się wielkiej realizacji schodzimy w życie podziemne. Iluż to ludzi w Polsce zmarnowało i marnuje swoją młodość od ławy szkolnej do dyplomu

uniwersyteckiego, tlejąc w zimnym ogniu konspiracji, gdy w świetle słońca czeka praca starcząca na pokolenia. Zawiedzeni szukamy tych, co pierś mieć winni na miarę Fidiasza, heroizm za pokarm bardziej niż chleb i gonić Europę nie w poszczególnych osiągnięciach, lecz w twórczej konstrukcji życia zbiorowego. Uczono nas mierzyć siły na zamiary, chcemy Polski tętniącej wszerz i wzdłuż jak jeden wielki COP.

Wołamy o nią mając za odzew słowa poety wolności tragicznej.

Więc opuścić ręce, przyczaić się przezornie unikając pracy i walki, palić Bogu świeczkę a diabłu ogarek w czasach grzmiących dziejami na całym globie.

Nie, po wiele razy nie. Wiarę mieć, służyć gromadzie wytrwale i z uporem, tępić gnuśnych, poważać godło, a beznadziejność przetwarzać w imię wartości, które pokolenie przekazuje pokoleniu wespół rzeźbiąc historię.

*

Uwagi te, pomyślane ad usum Delphini, to fragmenty rozmów prowadzonych we Lwowie, Krakowie, Wilnie, Poznaniu, Gdańsku, Warszawie — wszędzie tam, gdzie pracują Oddziały AZM-u — rozmów, które zdecydowały o złożeniu na jakiś czas kostiumu Sołtanów i Morsztynów do rekwizytów redakcji.

Z. G.

TADEUSZ MAGIERA

Ubezpieczenia morskie

(Streszczenie z poprzedniego numeru).

Ubezpieczenia morskie, będące najstarszą formą ubezpieczeń, sięgają odległej starożytności. Grecka kojnomija, rzymski foenus nauticum to instytucje tych ubezpieczeń u starożytnych. W średniowieczu szczególna zasługa rozwoju ubezpieczeń przypada Genueńczykom. Zanika forma pożyczki morskiej i rzekomego kupna — sprzedaży, ustala się nazwa i pojęcie ubezpieczenia assecuramentum, polizza. Genua i Florencja dostarczają pierwszych maklerów i ajentów, niebawem król portugalski Ferdynand zakłada związek ubezpieczeniowy (1367) zarządzając przymus ubezpieczenia dla armatorów. Po raz pierwszy w ubezpieczenia morskie ingeruje państwo. Wspaniały okres ubezpieczeń otwiera odkrycie Ameryki i rozwój żeglugi na Atlantyku. Inicjatywę przejmują od Włochów Anglicy. Z końcem XVI wieku powstaje w Londynie Izba Ubezpieczeniowa oraz pierwsze akcyjne towarzystwo ubezpieczeń morskich. Ze wzrostem gospodarczego znaczenia kolonii wzrasta wartość przewożonych towarów, a zarazem grożące ładunkowi niebezpieczeństwo. Wojny morskie i napady korsarzy są plagą handlu narażając ubezpieczycieli na ciężkie straty. Wzrasta ilość towarzystw, znikają ubezpieczyciele jednostkowi. Utrzymawszy się w Ameryce i Anglii, w tej ostatniej organizują się w Lloydach, z którymi nieodłącznie wiąże się rozwój ubezpieczeń morskich.

Z rozwojem ubezpieczeń morskich przekształca się polisa, która w opracowaniu z r. 1797 utrzymuje się bez zmian zasadniczych do czasów obecnych. Uniwersalny charakter ubezpieczeń wymaga istnienia obowiązujących na jak najszerszym terenie norm prawnych. Poza ordynacją barcelońską następują w porządku chronologicznym Ordonance de la Marine z 1681 r. Assecuranz — und taverei Ordnung (Hamburg 1731 r.). Marine Insurance Act z 1906 r. wreszcie znakomite Allgemeine Deutsche Seeversicherungs Berlingungen w 1919 r. Gorączka asekuracyjna jaka ogarnia cały świat wyraża się w roku 1910 liczbą 2158 towarzystw ubezpieczeń w Europie, 385 na innych kontynentach. Niezwykła rozmaitość ubezpieczeń morskich powoduje powstanie szeregu Instytutów Ubezpieczeń w Londynie, Paryżu, Berlinie, Kopenhadze, Chicago, Nev Yorku.

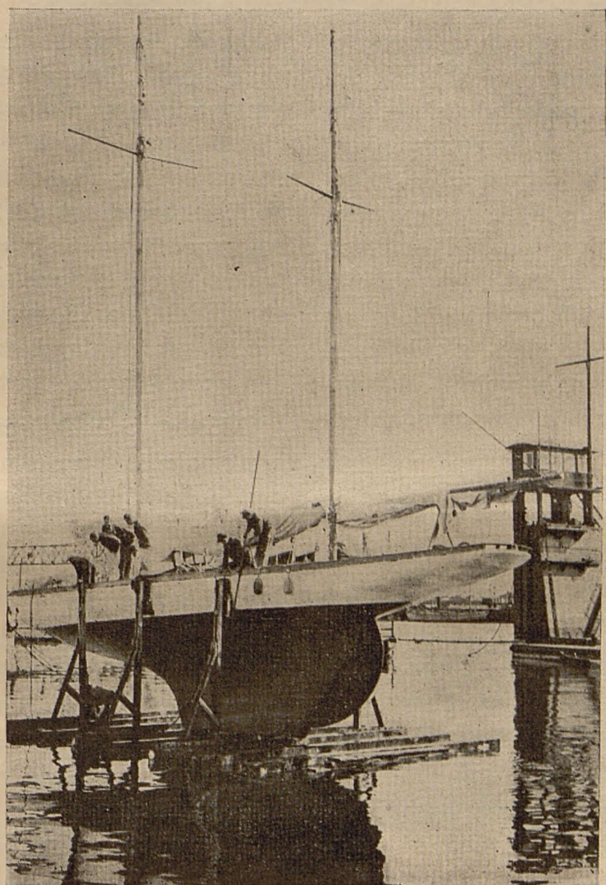
Dokładnego omówienia wymaga technika ubezpieczeń morskich.

(ciąg dalszy)

Gdy w ogólnym użyciu były na morzach żaglowce, znaczną różnicę w taryfie powodowała pora roku w jakiej żeglowano. Mniej płacono za ubezpieczenie transportów w lecie, więcej w zimie. W dużym stopniu wpływają na wysokość premii stosunki bezpieczeństwa w kraju do którego kierowane są transporty. Np. za ubezpieczenie transportów do Rosji pobierano dodatkowe opłaty spowodu bardzo częstych kradzieży na kolejach rosyjskich. Z czasem, gdy zdobycze techniki morskiej zmniejszyły możliwość ryzyka, taryfy uległy znacznej obniżce. Za sumę ubezpieczenia przyjmuje się wartość ubezpieczonych przedmiotów, lub wartość umowną. Jeżeli wypadek został spowodowany jawnym niedbalstwem, towarzystwa odmawiają wynagrodzenia. Tu należą: nadmierne załadowanie okrętu, obsadzenie go nieuczciwą lub niewyszkoloną załogą, wadliwe opakowanie towaru i inne. Ubezpieczenie kargo trwa zwykle w pewnym okresie podróży, kasko zazwyczaj rok. Często ma miejsce ubezpieczenie generalne, gdy ubezpieczający zobowiązuje się w ciągu określonego czasu ubezpieczać wszystkie swoje transporty jedynie w tym towarzystwie z którym zawarł umowę. Towarzystwo pokrywa wtedy wszelkie szkody wyszczególnione w odpowiednich książkach i przedstawiane do rozrachunku miesięcznie albo kwartalnie, nie otrzymuje zaś zgłoszeń poszczególnych transportów.

Zanim omówimy pokrótce wpływ wojny światowej na interesujące nas ubezpieczenia morskie zajmiemy się organizacją, która od chwili powstania wysunąwszy się na czoło ubezpieczeń zachowała swój prymat po dzień dzisiejszy. Mamy na myśli organizację Lloydów.

Około r. 1681 kawiarnia Lloyda była w Londynie punktem zbornym kupców — nawigatorów i wszystkich zainteresowanych handlem morskim. Dla reklamy a zarazem celem zapewnienia sobie stałej klienteli zaczął Lloyd wydawać tygodnik informujący o handlu morskim i nawigacji. W niedługim czasie, w r. 1692, powstaje przedsiębiorstwo pod firmą „Edward Lloyd"; na wielką skalę ubezpiecza transporty morskie stające się szybko ośrodkiem angielskiej organizacji morskiej. Dawny tygodnik wychodzi już jako pismo codzienne, organ Lloydów „Lloyds Lits & Shipping Gazzette". Członkiem organizacji może być każdy kto posiada odpowiednie kwalifikacje moralne i materialne, te ostatnie poręczone poważną kaucją wolną od wszelkich innych zobowiązań. Zależnie od jej wysokości członkowie mogą przyjmować ubezpieczenia do określonej sumy. W przeciwieństwie do udziałowców spółek akcyjnych odpowiadają oni całym swym majątkiem, a składki zaliczane na rachunek Lloydów podejmują częściowo, ponieważ statut wymaga istnienia rezerw, których wysokość ustala się w zależności od obrotów. Udziałowcami są często kapitaliści nieznający zawodu ubezpieczeniowego, a ubezpieczenia prowadzą na zlecenie t. zw. underwriter,rzy, pośrednicy reprezentujący kilku lub kilkunastu udziałowców i zapośredniczający umowy w ich imieniu. Umowy lokuje się przeważnie na giełdzie Lloydów, a gdy ryzyko jest poważne maklerzy dzielą ubezpieczenie między kilku underwiter'ów. Obecnie Lloydy liczą ponad 700 udziałowców podzielonych na grupy od kilku do kilkunastu osób ponoszące odpowiedzialność za swój rachunek. Udziałowiec składa w depozycie niemniej jak 7.000 f. st. Trudno określić obroty i zyski Lloydów, bo nie ogłaszają one publicznych sprawozdań. Obroty są jednak bardzo duże i oceniane na 8 milionów f. st. przewyższają trzykrotnie obroty innych, razem wziętych towarzystw angielskich. Dzięki odpowiedzialności rozłożonej na większą ilość osób i opartej na olbrzymich funduszach może być przyjęte każde ubezpieczenie z ryzykiem wojennym łącznie.



Swarożyc na slipie

fot. Kraśkiewicz

Siłą Lloydów jest ich organizacja. Znakomita służba wywiadowcza pracująca na całym globie informuje o ruchu statków i o wszelkich wydarzeniach związanych z nawigacją morską. Ponad sto pięćdziesiąt stacyj sygnałowych przy zastosowaniu najnowszych wynalazków donosi o losach okrętu, ładunku, kapitana i załogi.

Każdy okręt ma swój rejestr w którym wymienione są szczegóły budowy, odbyte podróże, wypadki, awarie i wszelkie wiadomości potrzebne żeglarzom. Lista kapitanów czynnych na kuli ziemskiej podaje przebieg ich podróży pod względem szkodowym. Rejestracja statków i kapitanów, statystyka, bieżące wiadomości meteorologiczne, dane o wypadkach, lokowanie i przyjmowanie ubezpieczeń, prowadzone jest we wspaniałym gmachu Lloydów, głównej giełdzie ubezpieczeniowej świata. Dzięki świetnej organizacji koszta administrowania są procentowo trzykrotnie niższe aniżeli koszta towarzystw akcyjnych, a tanie premie biją wszelką konkurencję. Na czele Lloydów stoi komitet Dwunastu wybrany spośród członków i zajęty jedynie zarządem tej potężnej instytucji. Znaczenie Lloydów na światowym rynku ubezpieczeniowym ilustruje ubezpieczenie jednej z największych naszych fabryk mającej duże znaczenie dla obrony kraju. Fabrykę tę ubezpieczyło trzynaście towarzystw angielskich na sumę 10.060.000 złotych przy czym udział Lloydów w tym ubezpieczeniu wyniósł 47,5% wyrażając się w sumie blisko 5 milionów zł. Nie zapomnijmy, że wśród jedenastu pozostałych towarzystw uczestniczących w ubezpieczeniu są tak silni ubezpieczyciele jak Britisch General, The Home Assurance Company, Century... Dla orientacji dodam, że premia roczna od wspomnianego ubezpieczenia wynosi ponad 29.000 złotych.

Doświadczenie jakie wyniosły Lloydy z wojny angielsko - burskiej przydało się podczas wojny światowej, która wprowadziła do ubezpieczeń bądź stałe bądź czasowe zmiany. Wybuch jej spowodował natychmiastowe zmniejszenie zawieranych umów i rozwiązanie już istniejących, co z natury rzeczy miało miejsce między państwami walczącymi. Następuje utrata wypra-

cowanych już rynków ubezpieczeniowych i zagarnięcie ich przez państwa neutralne odgrywające dotychczas małą rolę w ubezpieczeniach. Niemcy i Francja tracą rynki na rzecz Szwajcarii, Hiszpanii oraz państw skandynawskich. Trudności natury zewnętrznej jak nieregularne płacenie składek i bardzo znaczny wzrost szkód, oraz przeszkody wewnętrzne, przejawiające się w niemożności sprawnej pracy ubezpieczycieli, niepewność sytuacji, zaburzenia komunikacyjne, kurczenie się kredytu i zatrzymanie dopływu kapitałów spowodowały przejęcie przez państwo nie tylko nadzoru, lecz w dużej mierze inicjatywy i zarządu w ubezpieczeniach. Anglia pierwsza poddała ubezpieczenia morskie czynnikom państwowym War Risk Insurance Office ubezpiecza początkowo kargo wreszcie i kasko państw sprzymierzonych i neutralnych, przy czym premie na morzach dalekich są mniejsze niż na morzach przybrzeżnych ze względu na działalność niemieckich łodzi podwodnych. Do lutego 1919 r. wpływy urzędu wynoszą 78,9 milionów f. st., wydatki 62,8 milionów, a więc mimo wojny urząd przynosi 16 milionów funtów zysku. W Niemczech czynniki państwowe przejmują zarząd Niemieckiego Towarzystwa Ubezpieczeń Morskich, nie zamykając żadnego roku ze stratą. Pochodzi to stąd, że gdy zmalały nadzieje na rychłe zakończenie wojny, ubezpieczenia stały się bardziej konieczne niż w czasach pokojowych. Finansowo udział państwa w Niemieckim Towarzystwie Ubezpieczeń Morskich wynosił 20,6 milionów marek na sumę ogólną 28 milionów. Już w r. 1914 powstaje Bureau of War Risks Insurance w Stanach Zjednoczonych A.P. Przyjmuje ono nie tylko ubezpieczenia morskie lecz i inne spowodowane wybuchem wojny. Pracując sprawnie do 1920 r. zamyka działalność iście amerykańskim zyskiem 17,23 milionów dolarów. Z równym powodzeniem uczestniczyło państwo w ubezpieczeniach w Szwecji i Danii.

Po układzie wersalskim następuje niebywały rozrost ubezpieczeń transportowych. Dość powiedzieć, że w Niemczech między 1918 a 1923 r. powstaje dwieście nowych zakładów ubezpieczeń, w innych krajach wzrost jest również wysoki. Kapitał podniecony zyskami okresu przedwojennego zasila zakłady istniejące, tworzy nowe. Rosnąca konkurencja doprowadza do niezdrowych machinacji ubezpieczeniowych jak np. szkodliwa licytacja premii spowodowana częściowo skartelizowaniem ubezpieczeń. Gdy przed wojną ubezpieczano spodziewany zysk do 10% wartości towaru, w okresie powojennym walczące o klienta zakłady przyjmują to ubezpieczenie od 25% do 50%. Te i podobne spekulacje powodują konieczność baczniejszego wglądu państwa w sprawy ubezpieczeniowe. Hasła autarkii gospodarczej, tarcia polityczne i ograniczenia wewnętrzne w stosunku do towarzystw zagranicznych utrudniają rozwój ubezpieczeń. Przyznać trzeba, że ubezpieczenia morskie odczuwają to w nieco mniejszym niż inne stopniu dzięki szerokiemu zasięgowi działania. Ingerencja państwa powoduje niekiedy całkowite przejęcie ubezpieczeń, jak w Rosji sowieckiej, gdzie nb. kapitał europejski poniósł ogromne straty wskutek przewrotu październikowego, lub w Turcji monopolizującej ubezpieczenia do 50% obrotów. Mimo, że kryzys odbija się na ubezpieczeniach bardzo silnie, odzyskają one stracone pozycje z nawrotem dobrej koniunktury gospodarczej.

Mówiąc o ubezpieczeniach morskich pomijamy naszą działalność na tym polu. Częściowo z konieczności nie chcąc ograniczać materiałów do niewystarczającego minimum, jest jednak inny powód, ważniejszy. Jeżeli temat zasługuje na zainteresowanie, to wkrótce go ktoś opracuje.

Na zakończenie dodam, że nasze ubezpieczenia morskie jak wiele innych działów życia gospodarczego czekają naszej pracy, naszej energii, naszej inicjatywy. Dodam, że wśród maklerów zgłoszonych do rejestru w Państwowym Urzędzie Kontroli Ubezpieczeń przodują anglicy, że wielki czas abyśmy jeżeli narazie nie przed nimi, to obok nich w Gdyni stanęli.

OLD SAILORS

Doskonałość aerodynamiczna jachtu a działalność wiatru

(ciąg dalszy — rysunki w numerze marcowym).

Na wewnętrznej powierzchni żagla ustawionego pod pewnym większym kątem (rys 2 b) wskutek uderzenia (przyhamowania) strug powietrza wytwarza się zgęszczenie ich, pewien wzrost ciśnienia i działanie cisnące w stosunku do otaczającego powietrza.

Działanie ssące jest około 3 razy większe od cisnącego. Sumaryczne działanie tych ciśnień daje nam wypadkową sił aerodynam. (skierowaną pod pewnym kątem na zewnątrz w bok) i zależne jest od wielkości kąta ustawienia żagla, a uzmysłowione wektorem P.

Jeśli teraz porównamy opływ dookoła profilu żagla zwykłego i profilu skrzydła lotniczego to przekonamy się, że w pierwszym wypadku powstają b. znaczne zakłócenia, które ciągnąc się za żaglem ssą go od tyłu — wytwarzają opór szkodliwy; w drugim wypadku wszystkie nieprawidłowości opływu są znacznie zredukowane, a prawidłowy owiew wytwarza większą i korzystniej skierowaną siłę wypadkową (rys 2-gi).

Wielkość powstałej siły aerodynamicznej czy to na samym żaglu, czy też całej części nadwodnej zależy

od kilku czynników. Na drodze doświadczeń lotniczych wykazano, że oddziaływanie strug powietrza w dużym przybliżeniu odpowiada następującym prawom:

1) Siła aerodynamiczna jest proporcjonalna do gęstości powietrza $\frac{\gamma}{q}$
2) Jest proporcjonalna do powierzchni żagli γ
3) jest proporcjonalna do kwadratu prędkości V^2
4) Wielkość i kierunek siły aerodyn. zależy od ustawienia żagla i kadłuba (obranie kursu) względem kierunku wiatru.

Zależności te analogiczne do siły aerodyn. na płatowcu przedstawia się wzorem:

$$1)\quad P = C\frac{\gamma}{2g}SV^2 \ldots kg$$

Występujący w tej zależności bezwymiarowy współczynnik proporcjonalności C zależy właśnie od kształtów zewnętrznej nadwodnej części (tak od kształtu kadłuba jak od profilu i obrysu żagli) oraz położeń kadł. i żagli względem kierunku szybkości wiatru, a poza tym w granicach osiągalnych zmian prędkości pozostaje stały.

Siłę tę, której działanie sprowadzono dla uproszczenia w płaszczyznę poziomą możemy rozłożyć na siłę oporu Px działającą zawsze równolegle w kierunku prędkości powietrza oraz na siłę parcia Py (analogiczną z siłą wyporu przy płatach samolotów) skierowaną prostopadle do siły oporu. (rys. 1 i 2). Te składowe jako wynik przyjętego układu współrzędnych osi prostokątnych, związanych z kierunkiem prędkości wiatru, działające na część nadwodną jachtu czy też na cały ślizg lodowy wyrażają się analogicznie wzorami:

$$2)\quad \textbf{Siła parcia}\quad Py = Cy\frac{\gamma}{2q}SV^2 \ldots kg$$

$$3)\quad \textbf{Siła oporu}\quad Px = Cx\frac{\gamma}{2q}SV^2 \ldots kg$$

We wzorach tych Cy i Cx są spółczynnikami proporcjonalności sił parcia i oporu i wyrażają się liczbą oderwaną.



Pod zrefowanymi żaglami

fot. Kraśkiewicz

Przyjmując zjawiska opływu ujawnione nowoczesnymi badaniami oraz przyjmując metodę pomiarów sił stosowaną w lotnictwie, dla naszych badań żagli i jachtów możemy za pomocą tzw. krzywych biegunowych (o których mowa będzie niżej) wytłumaczyć przejrzyście właściwości aerodynamiczne badanego jachtu.

Wielkość sił Py i Px całej części nadwodnej dla różnych kątów ustawienia żagli i kadłuba (obranych różnych kursów) względem wiatru wyznaczyć można w laboratorium aerodyn. na modelach wykonanych w skali. Pomiaru dokonuje się w ten sposób, że badany model mocuje się odpowiednio na specjalnej wadze pomiarowej w t.zw. tunelu, a samo powietrze wprawia się w ruch za pomocą dużego wentylatora.

Z rys. 1, gdzie pokazano wektorowo rozkład siły aerodynamicznej P na siłę parcia Py i oporu Px, widzimy jasno, że całkowity opór Px skierowany wzdłuż strug wiatru jest siłą hamującą, gdyż rzut jej Px cos α sprzeciwia się powstawaniu znacznej siły napędowej — jest siłą szkodliwą. Użyteczną jest tutaj jedynie siła Py i jej rzut Py sin α — jest siłą efektywną.

Im mniejszy będzie ten opór, im bardziej równy opływ, im mniej oderwań strug i wirów ciągnących się za jachtem — tym mniejszy rzut jego wektora na kierunek kursu, tym większą zyskuje siłę napędową, a co za tym idzie, większą szybkość jazdy.

Żeglując pewnym kursem i ustawicznie manewrując odczuwa się zmianę wielkości sił aerodynamicznych, zmianę szybkości łodzi oraz wielkości jej przechyłów. Przy tym teoretycznie łatwo przekonać się możemy, że dla każdego kursu mamy tylko jedno najkorzystniejsze położenie żagli oraz dla danego jachtu o pewnym ożaglewaniu tylko jeden kurs, którym żeglujemy najszybciej. Samo wytyczenie jednak najkorzystniejszego kąta ustawienia żagla zdobywa się na drodze praktyki żeglarskiej.

Ponieważ żagle pracują najwydatniej w zakresie kursów bachstag—tępy beidewind, a najgorzej zaś na fordewindzie, przeto możemy przyjąć, że właśnie w za-



kresie najwięcej używanych kursów pozostała część nadwodna, a więc kadłub, olinowanie, usterzenie, sylwetki załogi dają tylko opory i to znacznej wartości, co przy dużym wietrze, kiedy oderwania strug są duże odczuwamy jako silny dryf.

Sekret doskonałości jachtu leży więc w zmniejszeniu wszelkich oporów do minimum.

Przy rozpatrywaniu pochodzenia oporów rozróżniamy opór samych żagli (powierzchni napędowych) związany nierozłącznie z powstawaniem siły parcia oraz właściwy opór szkodliwy, którym nazywamy sumę składowych sił — oporów działających w kierunku wiatru i pochodzących od pozostałych nie napędzanych powierzchni jachtu.

Patrząc na rys. 2 łatwo zrozumieć stratę opływu strug wiatru na profil żagla aerodynamicznego oraz powstanie siły oporu. Doświadczenie uczy, że jedna część siły oporu pochodzi od tarcia powietrza przepływającego wzdłuż powierzchni żagli, kadłuba itd., czyli zależy, jak to się mówi, od przebiegu w warstwie powierzchniowej oraz druga część oporu pochodzi od rodzaju opływu dookoła nadwodnej części jachtu, czyli t.zw. oporu oderwania (strug na żaglu) i oporu indykcyjnego jako wyniku skończonej wysokości żagla.

Aby zmniejszyć część pierwszego oporu staramy się o jak najgładsze powierzchnie żagli, pow. kadł. przy czym dla dużych szybkości i rasowych kształtów (dla ślizgów lodowych) warto nawet dawać pow. szlifowane i polerowane. Aby zaś zmniejszyć opór pochodzący z opływu, nadajemy żaglom i kadłubowi odpowiednie kształty obrane na drodze doświadczeń. W ogóle zasadą naczelną, którą winniśmy się kierować przy kształtowaniu części nadwodnej jachtu czy kształtowaniu ślizgu, jest niedopuszczanie do tworzenia się wirów i zakłóceń rozpraszających jedynie energię, oraz rodzących szkodliwą siłę oporu. Przez wystudiowanie kształtów opływowych ślizgu zyskujemy nie tylko zmniejszenie oporów Px, ale i zwiększenie siły parcia Py, zyskujemy bardziej korzystne odchylenie wektora siły wypadkowej w stosunku do kursu, słowem — zyskujemy większą doskonałość łodzi.

Dr K. OBITZ

Instytut dla chorób podzwrotnikowych w Hamburgu

Hamburski „Institut für Schiffs und Tropenkrankheiten" mieści się w okazałym gmachu, położonym przy ul. Bernharda Nochta, bezpośrednio na wysokim prawym brzegu Łaby w dzielnicy Sankt Pauli, słynnej śród marynarzy wszystkich ras i narodów. Położenie to mówi nam więcej o dziejach i psychosferze instytutu, niż się zdaje. Mówi nam przede wszystkim, że instytut jest dziełem doktora Bernharda Nochta.

Kiedy dr. Nocht w końcu zeszłego wieku objął stanowisko lekarza portowego w Hamburgu, funkcja ta wówczas polegała głównie na przybyciu do każdego wchodzącego okrętu, pytaniu o zdrowie kapitana, oficerów i załogi i wypiciu kilku większych kieliszków dobrego wina. Patriarchalne te i uproszczone stosunki, o których Nocht zawsze opowiadał z humorem, nie mogły na dłuższą metę zadowolnić młodego lekarza, entuzjasty idei Kocha i Virchowa. Powziął on plan stworzenia szpitala i instytutu dla chorób podzwrotnikowych i zabrał się do jego realizacji z całym jasnym optymizmem i nieustępliwą energią, które go cechowały aż do późnego wieku. Nie było sprawą łatwą przekonać o konieczności tej budowy Senatu Hamburga; Senatu myślącego kategoriami kupieckimi i mimo całego liberalizmu niezbyt chętnego do wydatków na nowinki naukowe. Dopiero kilka wybuchów epidemii w mieście i coraz większe niebezpieczeństwo nowych, skłoniło senat do wyłożenia większej sumy na ten cel. W roku 1900 powstaje pierwsza prowizoryczna pracownia, a w r. 1914, cały kompleks budynków jest oddany Instytutowi do użytku.

W gmachu głównym znajdują się przede wszystkim, pracownie naukowe, bogata biblioteka, czytelnia, obszerna sala wykładowa i kancelaria. Ciche jasne laboratoria, duża czytelnia mają przy całej prostocie urządzenia urok swoisty. Może tak działa odgłos syren portowych, może widok z szerokich okien na rzekę, na nieustający ruch okrętów i holowników, na wielkie odcinające się od nieba dźwignie stoczni „Blohm i Voss", jed-

nej z największych stoczni świata. — Z gmachu głównego przechodzi się krytym korytarzem do drugiego budynku, w którym mieści się szpital dla chorób podzwrotnikowych. Połączenie instytutu o charakterze badawczo - naukowym ze szpitalem jest pomysłem szczęśliwym. Zapewnia się w ten sposób pacjentom najlepszą pomoc naukową w rozpoznaniu i leczeniu chorób i daje pracownikom naukowym możność stałego stykania się z praktyką, z życiem. — Po drugiej stronie głównego gmachu znajduje się mniejszy dom, przeznaczony dla mniejszych i kilku większych zwierząt doświadczalnych, na pokoje do zastrzyków i do sekcji itp. Poza tym posiada instytut cieplarnie z hodowlą stawonogów tropikalnych.

Na czele całego instytutu stoi dyrektor. Był nim do roku 1930 prof. dr. B. Nocht. Następcą jego aż do r. 1933 był jego długoletni współpracownik, znakomity helmintolog prof. dr. F. Fülleborn. Po jego śmierci dyrektorstwo objął drugi znany współpracownik Nochta prof dr. P. Mühlens.

Instytut dla chorób podzwrotnikowych dzieli się na następujące oddziały naukowe: kliniczny, patologo - anatomiczny, chemiczny, bakteriologiczny, protozoologiczny, entomologiczny i helmintologiczny.

Oddziały są samodzielne pod względem naukowym, tylko administracja, zakup materiałów, zwierząd doświadczalnych itd. jest zcentralizowany pod kierownictwem dyrektora. Kierownikami oddziałów są odpowiedni specjaliści. Mają do pomocy wysoce wykwalifikowanych starszych oraz młodszych laborantów.

Ilość asystentów natomiast jest niewielka. W instytucie pracuje dużo bezpłatnych praktykantów (lekarzy i przyrodników), którzy chcą się specjalizować. Nie brak również nigdy gości z zagranicy (szczególnie z Dalekiego Wschodu i Ameryki), którzy spędzają kilka miesięcy a nawet rok w instytucie, w celu zapoznania się z metodami badań.



Widok na kanał

Praktykanci i goście opracowują z reguły przy tym jakiś temat uzgodniony oczywiście z kierownikiem działu, temat, który leży przeważnie w zakresie zainteresowań i prac bieżących danego działu. Choć autorzy mają całkowitą swobodę w opublikowaniu zakończonych prac, część z nich ukazuje się zawsze w czasopiśmie wydanym przez instytut pt. — „Archiv für Schiffs und Tropenhygiene".

Przyjęcie praktykantów nie tylko umożliwia szerszą pracę badawczą, ale doprowadza równocześnie do gruntownego wykształcenia poważnych sił naukowych, zdolnych do pracy na placówkach zagranicznych i w przyszłych koloniach.

Praca pedagogiczna instytutu na tym się nie ogranicza.

Na początku każdego roku (przeważnie w styczniu) instutyt urządza 3 tygodniowy kurs dla lekarzy okrętowych. W lecie np. w roku bież. od 10 do 29 lipca, odbędzie się kurs medycyny tropikalnej dla lekarzy w języku hiszpańskim (przede wszystkim dla lekarzy i studentów z Ameryki Południowej), a na końcu roku od 2.X do 2.XII obserwujemy 2 miesięczny kurs dla lekarzy, lekarzy weterynaryjnych i zoologów. Na tym ostatnim wykłada się o przebiegu powstaniu, przenoszeniu patologicznej anatomii i zwalczaniu chorób pozwrotnikowych, o hygienie na okrętach i w krajach podzwrotnikowych, poza tym lekarską protozoologię, helmintologię i entomologię, oraz o epizoocjach zwierząt domowych w krajach podzwrotnikowych.

Kursy te były organizowane w końcu zeszłego wieku najpierw w Berlinie, gdzie się jakoś „nie skleiły" z powodu nie tyle może wykładowców ile braku odpo-



Przystań holowników w Hamburgu

wiedniej psychosfery, która się dopiero wytworzyła po przeniesieniu ich do Hamburga w chwili powstania Instytutu.

Kursy mają obecnie swoją tradycję i dość poważny poziom. Z niemal czysto lekarskiego ich programu przebija kierunek, który im nadał dr. B. Nocht. Kierunek ten ma swoje dobre i złe strony. Ścisła specjalizacja dała niemcom poważne sukcesy, zarówno praktyczne jak i teoretyczne na polu medycyny tropikalnej. W przeciwieństwie do francuskich instytutów Pasteurowskich*) program hamburski zbyt mało uwzględnia podzwrotnikowe choroby zwierząt domowych i całkowicie pomija zagadnienia walki z chorobami i szkodnikami roślin.

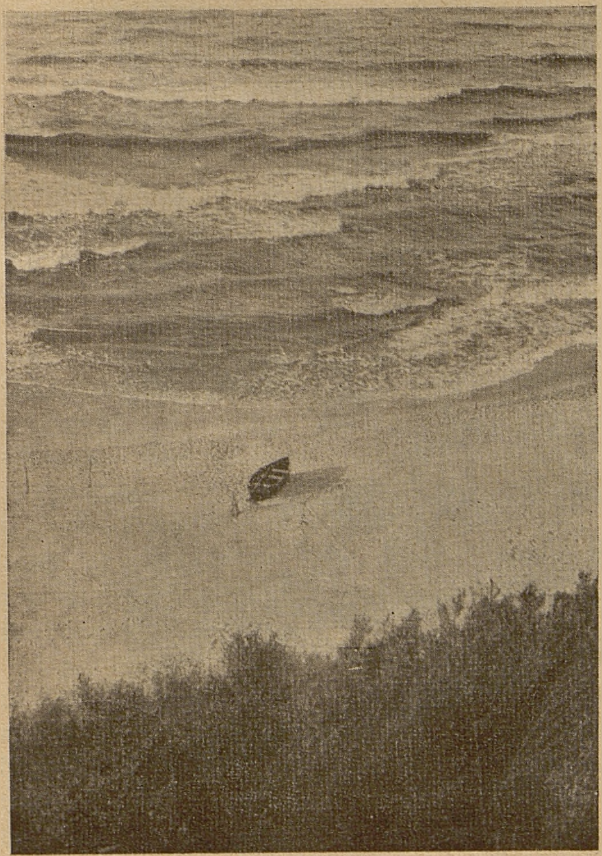
Temu zaniedbaniu należy przypisać, że Niemcy pozostali w tych dziedzinach w tyle za badaczami francuskimi i anglosaskimi. Nie jest to tylko kwestią ambicji naukowej. Głównie z powodu zaniedbania i lekceważenia tych dziedzin o tak decydującym znaczeniu gospodarczym w krajach tropikalnych, kolonie niemieckie były stale deficytowe i to w bardzo poważnym stopniu. Warto nad tym się zastanowić, teraz gdy w Polsce zakładamy instytut kolonialny.

*) Patrz artykuł: „Alger" („Szkwał", Marzec 1939).



WANDA KARCZEWSKA

W wklęsłość żagli zebrane niby w konchy dłoni
drzemią przygód srebrzyste okruchy.
Jakim kursem chcesz mnie jeszcze ponieść?
Jakie porty powiązać dróg nowych łańcuchem?



Gdy ci wiatr rozczesze namokłych lin włosy
gwiezdnym pyłem nieba szczyt masztu wy-
[złocą, —
dokąd znów popłyniesz, szalony, i poco?
Na wieczny głód świata, na wieczny nie-
[dosyt?



MARIA KOBIELUSZÓWNA

Regaty w Tallinie

Po przybyciu do Tallina, pierwsze kroki skierowałyśmy do Jachtklubu. Przeszłyśmy jedną, drugą, dziesiątą ulicę, z każdej strony widać morze, a o Jachtklub dopytać się nie sposób. W coraz gorszym humorze, zdecydowałyśmy się iść za pierwszym napotkanym marynarzem, w nadziei, że może w ten sposób trafimy choć w pobliże klubu.

I rzeczywiście. Patrzymy, idzie sobie jachtsman, krępy, niski, w białym ubraniu, bosmance, fajeczkę kurzy... Wyładowując na nim całą złość, zaczynamy wymieniać między sobą uwagi o jego wzroście, cerowanych rękawach koszuli itp. Po dobrych paru minutach, ów żeglarz, idący dotąd „z kamienną twarzą" odwrócił się powoli i z grzecznym uśmiechem zapytał po polsku:

„Przepraszam, może będę się mógł paniom czymś przysłużyć?"

Historia znana i oklepana, jak świat stara, a jednak oniemiałyśmy ze zdumienia. Nawet nie próbowałyśmy go przepraszać, bo to co mówiłyśmy przed tym było zupełnie jednoznaczne.

Okazało się jednak, że wcale nie był tak bardzo urażony i naprawdę chce się nam przysłużyć.

Przeprowadził nas do przystani i przewiózł motorówką na wysepkę, gdzie mieścił się Jachtklub. Wzdłuż brzegu stało około 40 jachtów, wszelkich kategorii i klas, od dużych 80-tek sportowych począwszy, skończywszy na czysto regatowych 50-kach i małych „hajach" o pow. żagla około 30 m².

Ze zdumieniem zobaczyłyśmy znajome sylwetki jachtów. Podszedłszy bliżej, poznałyśmy widziane jeszcze zeszłego roku w Gdyni, w przystani Jachtklubu, jachty „Admirał" i „Hetman", które tylekroć wzbudzały naszą zazdrość i podziw, oraz trzy mniejsze, również bardzo piękne: „Bożenna", „Goplana" i „Rusałka".

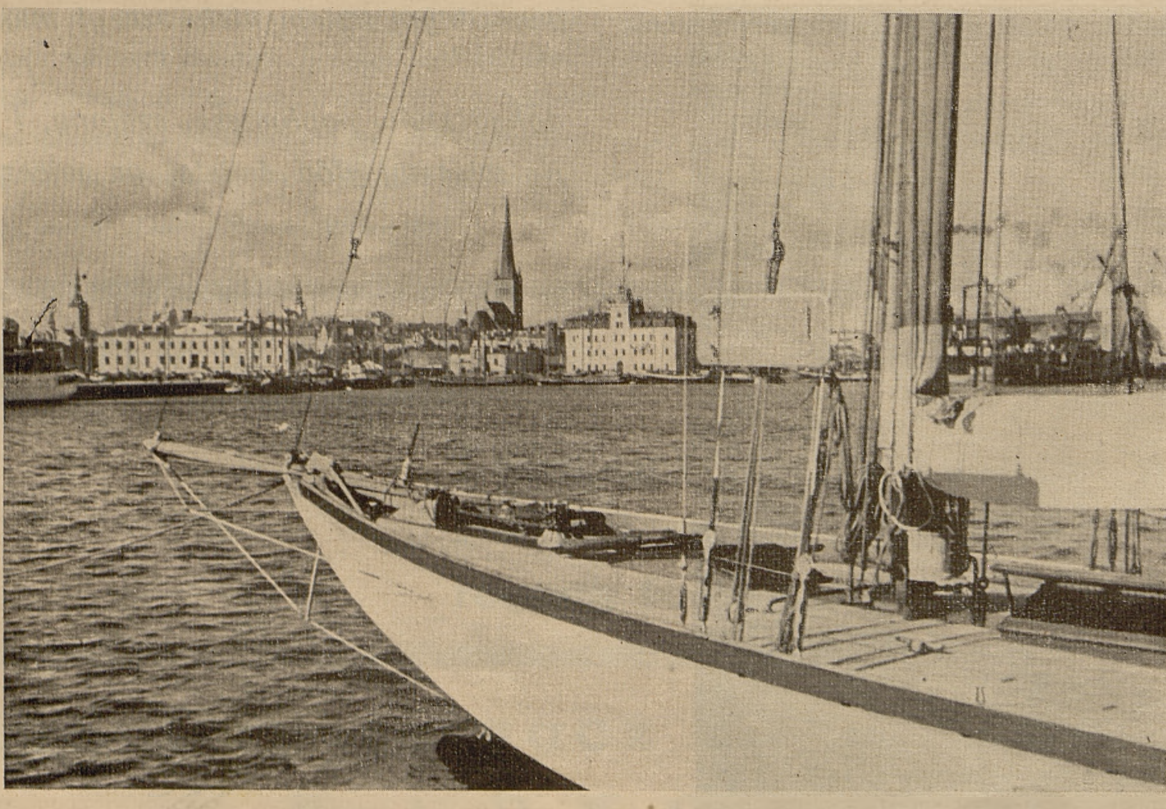
I tak się jakoś dziwnie złożyło, że na dwóch jachtach brakowało po jednym członku załogi. Kapitan „Bożenny" zmierzył nas srogim spojrzeniem, zamyślił się — i zapowiedział, że mamy się jutro stawić w przystani o godz. 10-tej, ani minuty później. Strój obowiązkowo biało - granatowy, albo biały, na jachcie „dekować" się nie wolno, trzeba pracować na równi z innnymi, a oprócz tego szczęście przynosić!

Jak to tragicznie brzmi — rzucono o nas kości — i los zadecydował, że moje miejsce jest na „Bożennie", zaś Zosi na „Goplanie".

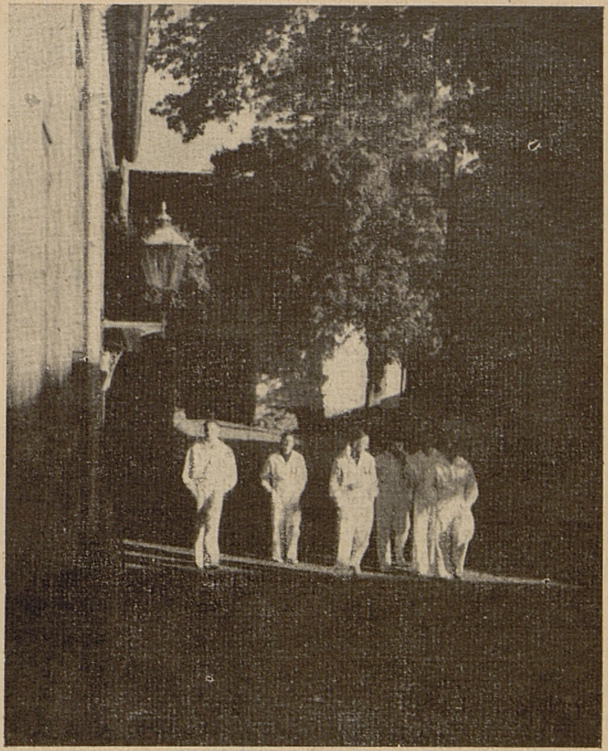
I tak, stałyśmy się „manszaftem" polskich statków na regatach w Tallinie.

Nazajutrz, o 10-tej rano, stawiłyśmy się na przystani. A tu już się zaczynał ruch. Przygotowywano do podniesienia żagle, najmłodszy (oprócz mnie) członek załogi „Bożenny", mianowany na swoje nieszczęście kokiem, kończył zmywać naczynia po śniadaniu, każdy się gdzieś śpieszył, coś miał do załatwienia...

Wreszcie, o godz. 11-tej, wyruszyliśmy na start. Powierzono mi dwie funkcje, pierwszą: pilnowanie chwili



w Tallinie *fot. A. Progulski*



W obcym porcie *fot. T. Merstallinger*

startu, w którym to celu dostała... stopper; a drugą: obsługiwanie grota na spółkę z tak zwanym popularnie „Baby'm".

O godzinie 12-tej, z sędziowskiego statku stojącego na starcie, buchnął strzał, oznaczający start dla 6-tek regatowych. Nacisnęłam stopper. Nasz start — za pięć minut. Pokręciliśmy się jeszcze trochę i przeszliśmy pierwsi linię startu, bezpośrednio po strzale.

Trasa wyznaczona była bojkami o kolorowych chorągiewkach. Naszym zadaniem było — wyszedłszy ze startu minąć prawą burtą bojkę drugą, niebieską — przy trzeciej, żółto - czerwonej, zrobić zwrot i dążyć do szóstej, niebieskiej — prawą burtą minąć siódmą, żółtą i od ósmej, czerwonej — powtórzyć raz jeszcze cały manewr.

Wiatr był troszkę za słaby dla „Bożenny", która lepiej chodzi na silnym wietrze. Minęliśmy jednak pierwsi trzecią boję i skierowaliśmy się na szóstą. Dobrze to powiedzieć — na szóstą, kiedy nie mogliśmy ani rusz zobaczyć wśród fal małej niebieskiej chorągiewki.

Obraliśmy zły kierunek, no i przez to przepadliśmy. Musieliśmy zrobić niepotrzebnie dwa zwroty i choć drugie okrążenie poszło lepiej, nie zdołaliśmy uzyskać dobrego miejsca i do mety przyszliśmy jako trzeci w naszej klasie.

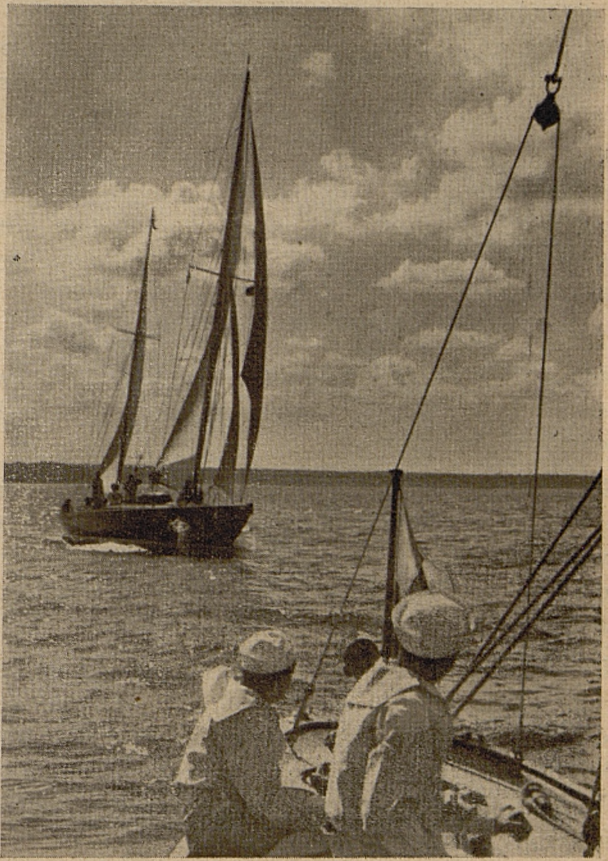
Nazajutrz trasa, nieco zmieniona, wiodła od 6-tki do 3-ki, czyli wręcz odwrotnie niż wczoraj. Fala była duża i dobry wiatr, tak, że wszystkie jachty powychodziły pod zrefowanymi żaglami. My rozwinęliśmy nasze dwa refy jeszcze przed startem. Ależ nas kładło! Salingami piliśmy wodę, w kokpicie staliśmy dosłownie, oparci nogami o zawietrzne ławeczki. Biedny kok, który obsługiwał fok - żagiel na dziobie, był tak mokry, że — jak mówił — mógł by crawl'em pływać od burty do burty, wciąż zalewany falą. Nam, na rufie, nie lepiej się działo. Moje piękne, białe spodnie poszły na nic, ani śladu kantów, a kolor zmienił się na... no, powiedzmy, ciemno - biały; kapitan przy sterze posiadał tylko jedną rzecz suchą, a to czapkę, bosmankę. Taki sam był los siedzących przy szotach foka.

Ostatni dzień regat przyniósł również wiele emocji, ale od samego rana wszystkich ogarnął smutek, że to już koniec tych pięknych trzech dni.

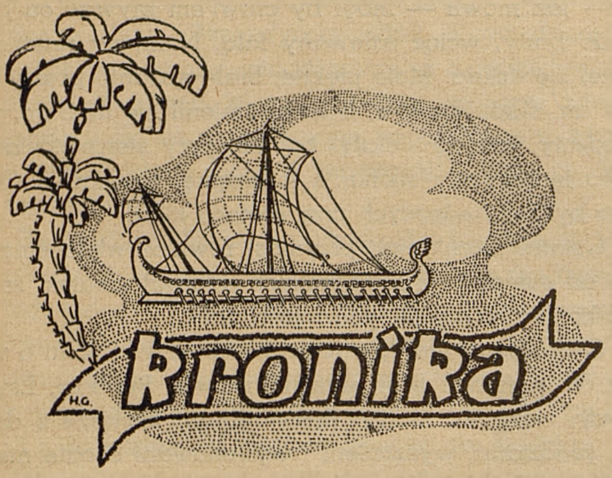
Od samego zaczęcia regat byliśmy w strachu o wynik. W regatach brali udział Finowie, Szwedzi, Estończycy, wszystko starzy, doświadczeni żeglarze z dziada, pradziada, wyszkoleni i wytrenowani o całe niebo lepiej od Polaków, którzy przecież co do żeglarstwa są dosłownie w powijakach. Tymczasem wynik był zupełnie zadowalający. Kapitanowie wrócili z uroczystego zakończenia regat obładowani nagrodami, w postaci pięknych kryształów i pucharów. Jacht „Rusałka" otrzymał ponad to nagrodę, ufundowaną przez p. posła polskiego w Tallinie, jako najlepszy jacht polski.

Zżyliśmy się ogromnie przez tych parę dni i z żalem myśleliśmy o bliskim rozstaniu. Nasza droga prowadziła do Helsinek, a jachty polskie wracały do Gdyni.

Walizki nasze stały już na molo i smutnie czekały na mający nadejść statek do Helsinek.



W drodze do Visby *fot. A. Progulski*



Podobno ma 120 lat i 27 metrów wysmukłości, aż po zielony pendzel igieł, głaszczący w takt podmuchów głęboki błękit. Nie w tym jednak jej wyjątkowość i znaczenie. Przecież wkoło jak „Zielona Puszcza" rozległa i szumiąca, tam na Chorzele, Myszyniec — po Mławę i Prusy — rozsiały się siostry - sosny równie masztowe, zielone, krzepkie.

Na jakie, dziesięć, dwanaście stóp od korzeni ku wierzchołkowi, gładzizna kory - naskórka pęka, rozczepia się, obejmując czarną blizną, głęboko wżarty w miąsz drzewa — pocisk. Ów to niewypał z ostatniego fragmentu bitwy na Jeziorach Mazurskich, podnosi sosnę do godności symbolu i każe jej szumieć legendą.

Kiedyś ludzie przesądni i czułostkowi zawiesili u jej pnia „mękę pańską" — dziś zdala nieufnie podpatrują; — wiadomo licho nie śpi — znów może zachichotać i prysnąć po gąszczu szrapnelami. Starzy przecie gadają, że sosna da znak, że ona pierwsza obwieści...

Takie gawędy i baśnie — niczym za Żeromskim powtarzane, w czasie tych Świąt Wielkanocnych chwytałem w chętne uszy, wałęsając się po Kurpiowskich gościńcach.

I zdawałoby się, że nowe dni wiejące w twarze wszystkich jedną i tę samą prawdę wspólnej gotowości w szeregach, rozbijają nas po tajemnych formacjach, każąc z marynarką i kapeluszem chować do szafy obnoszone, codzienne zajęcia.

Inaczej jednak reagują na niepokój silni i młodzi, którym jeszcze porażki nie odebrały wiary w osiągalność zamierzeń. Kiedy z gmatwaniny trzasków Europy i radia, dobywały się słowa opisujące wizytę ministra Becka nad Tamizą, chciwiej od obustronnych zapewnień obrony nasłuchiwaliśmy ech kolonialnych.

To zaś co nasz minister powiedział o spoistości materiału i ludzi floty brytyjskiej zapadło głęboko w naszą pamięć. Ku nauce do wykonania.

Na czasie będzie przypomnieć anegdotę o smoku historycznego humoru. Oto, kiedy w roku 1923, w czasie walk garnizonu francuskiego w Kłajpedzie zawitała tam z rozkazu Marszałka kanonierka „Komendant Piłsudski" — „poilus" rozentuzjazmowani, a przy tym ślepo ufni, że wszystko co pływa tylko angielskim być może, przyjęli ją gromkim „Vive l'Angleterre"!

Tak więc mając już w kronikach sławę Albionu na Bałtyckich zdobytą brzegach, ani na chwilę nie przerywamy biegu prac z imieniem kraju i z odwagą sięgania poza opłotki granic — związanych. I chociaż dni kolonialne przełożone zostały — nic nie stracą na swej sile. Przeciwnie w połączeniu z Dniami Morza wypadną jeszcze wymowniej; wspanialej.

Dlatego tylko na karb stylistycznego chochlika, złożył kronikarz zwrot Wilnian „o dniach, które zarzucone czasowo zostały". — Ani na chwilę! Każden dzień to czas na lepsze przygotowanie, na nowe pomysły, na pracę. Przecież i ta nagroda na konkursie w „Szkwale"



Wszędzie się uczymy

fot. A. Progulski



Kurpiowska sosna
fot. J. Danielewicz

Niepopularni, jeszcze wczoraj nierozpoznawani żołnierze od szybkostrzelnych zenitówek, obecnie sięgnęli lotnikom i marynarzom conajmniej do wysokości otoków na czapkach, a bylejaki przechodzeń wygłasza prelekcje o strącaniu samolotów, gęsto przeplatając fachowymi terminami.

Wprawdzie marynarzom nie brakuje i tak sympatii, raczej okrętów, ale okrętom i morzu potrzebne jest społeczeństwo, tak jak społeczeństwu — okręty, morze i ...jego znajomość.

W myśl ciągłości naszych zajęć bez względu na sztuczne i terenowe przeszkody przygotowujemy się zawczasu do letnich obozów morskich. Byliśmy zawsze dobrymi gimnastykami i nawet pionowa, gładzizna grota może być dla nas terenem miłego spaceru. Nauka także nie tylko w oszklonych halach zyskuje pełny rezonans wśród słuchaczów. Sztuka dostosowywania się do warunków i urabiania ich według własnych wymogów nie jest obcą Azetemowcom.

Jeśli tylko ów niepokojący niewypał nie rozniesie się hukiem z Puszczy Zielonej, aż po morze, będziemy jeszcze przed czerwcem ćwiczyć zwroty na zgrabnych



...byliśmy zawsze dobrymi gimnastykami
fot. J. Kamiński

rozpisana niechciałaby zwiędnąć, jak jarskie danie - bez konsumenta.

Niczego nigdy w pracy naszej nie przerywamy i nie przerwiemy, bo takie są nasze obyczaje, młodych do hałasów i zdarzeń nawykłych. Rozumiemy się dobrze. Oto koło Pińszczan równie bliskie kurpiowskiej sośnie, jak warszawskim uchwałom, nadesłało 50 zł. na ścigacz „Akademik".

Wilnianie krzątali się dokoła tej akcji w okresie „Kaziuka", jak słychać z dobrym skutkiem (podobno pół tysiąca uzbierali), a i w samej stolicy koło techników przyłączyło się do rezolucji Akademii. Nie sposób wyliczać wszystkich miejsc z których brzęczącym echem oddzwoniły się marcowe uroczystości. Wypowiedział się w tej mierze i sam Czcigodny Protektor Ligi, który doceniając naszą akcję uważa, że należałoby ją rozciągnąć na całe społeczeństwo, zaapelować do kieszeni ogółu.

Zrozumienie konieczności wciągnięcia złotówek całego społeczeństwa na morskie szlaki znalazło wyraz w słowach p. senatora Dębskiego, który na zebraniu Dni Morza i Kolonii poruszył sprawę „Pożyczki Morskiej". Dziś wiemy jak ofiarność ofiarodawcom czyni bliskimi i znajomymi wspieranych.

B.M.kach, które Oddział Warszawski ściąga z Jastarni na kurs przedobozowy do stolicy.

Na zakończenie tych Wielkanocnych pisanek, wyobraźcie sobie niepokój i zaskoczenie kronikarza w chwili otrzymania grubego pakietu adresowanego na „Szkwał" w języku ostatnio zaskakującym całą Europę. Nawet listonosz przyglądał mi się nieufnie, zwłaszcza, że nadrabiałem miną. Swoją drogą mógłbym w ostatniej kronice być trochę ostrożniejszy, a z tą sosną też się nie bardzo udało. Poco przeinaczałem ton brunatnych cytat o „granicach politycznych tworzonych przez ludzi i przez ludzi (zmienianych) odzyskiwanych? I w dodatku cóż za pomysł wieszać taką rzecz na drzewie w pasie przygranicznym! A pakiet muszę otworzyć, cokolwiekby się miało stać, choćby przez piekącą ciekawość. No i otworzyłem, aby teraz serdecznie podziękować koledze Kraśkiewiczowi za piękne zdjęcia. Wiedział czym „Szkwał" nakarmić i przyodziać.



i sprzęt może być własnej konstrukcji

Phil — bo to jeden czytelnik „Szkwału" mieszka nad Sprewą! Było się czym niepokoić. Chciałem już skończyć, ale teraz dopiszę, żebyście mnie nie posądzali o lęki jakoweś. Zostają już tylko fakty. W dniu złotego z życiem wesela (50-siąt lat), tam za miedzą obchodzonego tak szumnie, cicho wpłynął do gdyńskich basenów O.R.P. „Sęp", aby wespół z „Orłem" na wodach tych dokumentować prawdę o politycznych granicach.

J. D.

Wydawnictwa nadesłane

„Kamena" — miesięcznik literacki. Wyd. Zenon Waśniewski. Chełm Lubelski, Reformacka 43.

„Skawa" — czasopismo literackie pod redakcją Janiny Brzostowskiej. Warszawa, Nowogrodzka 23.

„Wychowanie Fizyczne w szkole", miesięcznik, Organ Komisji W. F. i P. W. Wydawn. Pedagog. Z.N.P. W-wa, Smulikowskiego 4.

„Zwierciadło" — Literacki Magazyn Ilustrowany, wyd. Helena Ossowska w Warszawie, Żurawia 15.

„Żegluga" — Schipping and Trade, przedsiębiorstwo na Europę. Gdynia, ul. 3 Maja 27.

Dr. Czesław Czarnowski — „Podróże Jurandem do Skandynawii" — wspomnienie z wypraw jachtowych w r. 1932 i 1933. Wyd. Stanisława Turskiego, Wilno 1938 r. — omówienie zamieścimy w n-rze majowym.

„Bilans Gospodarczy Dziesięciolecia Polski Odrodzonej" — praca zbiorowa pod redakcją Dr. Stefana L. Zaleskiego, prof. Uniw. Pozn. Wyd. Powszechnej Wystawy Krajowej, tom 1 i 2.

„Biblioteki Wielkopolskie i Pomorskie" — praca zbiorowa pod red. Stefana Wierczyńskiego. W Poznaniu 1929. Komitet Organizacyjny IV Zjazdu Bibliofilów i II Zjazdu Bibliotekarzy Polskich.

Katalog Bibliotek Raczyńskich, W Poznaniu 1885—1931, tom I, Poznań 1932.

Redaktor: ZYGMUNT GORGOL **Wydawca: AKADEMICKI ZWIĄZEK MORSKO-KOLONIALNY R. P.**

Sekretariat redakcji przyjmuje: poniedziałki, środy, piątki od godz. 19—21. Tel. 5.33-87.
Wydział propagandy i ogłoszeń: Warszawa Al. Jerozolimskie Nr. 26 m. 24 tel. 3-50-54.
Prenumerata: rocznie 5 zł., kwartalnie 1.30. Konto P. K. O. 3.305

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. A. Z. M. **Redakcja rękopisów nie zwraca**

Druk. „Społeczna", Warszawa, Pl. Grzybowski 3/5, tel. 205-80.

Prasa morska i kolonialna

POLITYKA KOLEJOWA JAKO INSTRUMENT EKSPANSJI MORSKIEJ.

Artykuł pod powyższym tytułem, pisany jednocześnie w języku polskim i angielskim, traktuje o taryfach kolejowych jako fundamencie polskiej polityki morskiej. — Stanowią one bowiem zasadniczy i najważniejszy instrument interwencji na rzecz polskiego handlu morskiego.

Wysiłki polskiej polityki taryfowej szły od dawna w tym kierunku, aby zdobyć najsamprzód wszystkie te transporty z zaplecza polskiego, które na zasadzie swej struktury kierunkowej grawitowały ku drodze morskiej. Zmierzały następnie ku otwarciu zaplecza pozapolskiego, ku uruchomieniu drogi transportowej na osi północ - południe. — Posunięcia taryfowe na rzecz portów miały początkowo charakter przypadkowy. Pierwszym artykułem masowym, który skierowano na drogę morską przez port gdański, było drzewo. W roku 1923 wszczął Królewiec ostrą walkę konkurencyjną za pomocą kolei niemieckich o słabnące wtedy transporty polskie. Koleje polskie ustaliły wobec tego ochronną taryfę drzewną, co sprawiło, że eksport drzewa z Polski ciąży wyłącznie ku portom polskim. Zaplecze poznańskie, dostarczające zboża i cukru, było znów wystawione na niebezpieczeństwo konkurencji ze strony Szczecina, dzięki polityce taryfowej kolei niemieckich. Konkurencję tego portu udało się wyłączyć przez kilkakrotne obniżenie stawek przewozowych. W ten sam sposób zdołano pozyskać najważniejsze towary przywozowe, jak rudy, fosforyty oraz złom. Na dowód skuteczności obranej polityki taryfowej, na przestrzeni lat 18-tu, autor przytacza fakt, że handel polski idzie dziś w 80% drogą morską przez Gdynię i Gdańsk, podczas gdy po ukonstytuowaniu się państwa polskiego był handlem nawskroś lądowym.

Równocześnie z ustalaniem planu przewozów na obszarze Rzeczypospolitej w myśl wytycznych programu morskiego, przystąpiono do akcji w stosunku do obszarów poza - polskich. Pierwszym obiektem akcji akwizycyjnej stała się tu Rumunia, za nią — Czechosłowacja, Austria, Węgry i Jugosławia. Dla umożliwienia dalszej koncentracji przewozów w portach polskich przystąpiono w roku 1930 do rozszerzania zasięgu polityki taryfowej przez wprowadzenie taryf kombinowanych dla przebiegu lądowo - morskiego. Pierwszą z nich była taryfa polsko - lewantyńska, która przewidywała bezpośrednie stawki przewozowe między Gdynią—Gdańskiem a portami Istambul, Pireus, Aleksandria, Haifa i Jaffa, przy czym zawierała również koszt przeładunku w porcie bezpośrednim Constanca. W ostatnich latach stworzono taryfy tego typu dla kierunku północnego, mianowicie taryfę polsko - estońską i polsko - szwedzką. Dzięki szerokiej i celowej polityce taryfowej ugruntowano już wpływy naszych portów w Europie środkowej i południowo - wschodniej. (**L. J.** — Wiadomości Portowe 3/1939, s. 1 nn.).

POPULACYJNE ZAGADNIENIA KOLONIZACJI.

Autor rozpatruje naukowe osiągnięcia w kwestii zwartego osadnictwa Europejczyków w koloniach. Najbardziej odpowiada wymaganiom osadniczym klimat wyżynnych krajów tropikalnych. Ostatnie doświadczenia Italii, dotyczące osadnictwa kolonialnego, zwiększą użytkowe walory obszarów kolonialnych. Jednakże zaludnianiu tych obszarów stoi na przeszkodzie polityka poszczególnych państw posiadających, podyktowana obawą o zachowanie jednolitego układu narodowego w nowopowstających społeczeństwach kolonialnych. Przeszkody te, jako zależne od woli ludzkiej, wcześniej czy później ulegną obaleniu, lub bodaj znacznemu obniżeniu. („Wychodźca" 6/1939 s. 9).

RICHELIEU I KOLONIE.

Pakt monachijski z 1938 roku spowodował w opinii francuskiej zwrot ku sprawom imperium kolonialnego. Dawniej poczynania kolonialne we Francji dokonywały się najczęściej poza obrębem polityki oficjalnej. Istotne zainteresowanie koloniami przejawiła opinia francuska dopiero w końcu ubiegłego stulecia i na początku dwudziestego. — Mimo jednak obojętność ogółu, w historii Francji spotyka się kilka postaci, które przywiązywały wielką wagę do połączenia inicjatywy imperialnej jednostek, z działalnością rządu. — Richelieu pierwszy myśli o scentralizowaniu przedsięwzięć kolonialnych i poddaniu ich kontroli rządu. W roku 1624 tworzy przy królu Radę do spraw marynarki. W roku 1626 — urząd żeglugi i handlu francuskiego, którego kierownictwo sam obejmuje. Od tego czasu mnożą się kompanie handlowe. Ich twórcy i pracownicy, to nie tylko kupcy przedsiębiorcy, ale także wykolejeńcy i awanturnicy. — Mieszczaństwo zachęcał Richelieu do przedsięwzięć kolonialnych nadzieją szybszego uzyskania szlachectwa.

Za czasów Richelieu'go punktami oparcia francuskiej polityki kolonialnej była Kanada i wyspy Ameryki. Dziś ośrodkiem zainteresowań Francji stała się pobliska Afryka i Azja. (Kazimierz **Zieliński** — „Morze i Kolonie" 4/1939, s. 18 n.).

Dr. Stefan Zbigniew **Szyszkowski:** „Rok 1938 w dziedzinie morskiej". Nakł. Tyg. „Polska Gospodarcza", 1939 r., str. 44 (duża 16-ka).

Omawiając we wstępie najważniejsze wydarzenia polityczne ubiegłego roku, ocenia autor ich znaczenie z punktu widzenia polskiej polityki morskiej. Przechodzi następnie do sprawy programu inwestycyjnego w Gdyni i Gdańsku, obrotu towarowego w tych portach oraz sprawy żeglugi morskiej i rybołóstwa morskiego. — Z przeglądu powyższych działów gospodarstwa polskiego wypływa wiele budujących wniosków wobec przeszłego stanu naszej pracy na morzu i dla morza. Wnioski te pozwalają nadto na optymistyczne horoskopy wobec roku 1939.—Istnieją jednak pewne objawy niekorzystne. Należy do nich przede wszystkim zmniejszony udział krajów zamorskich w naszych obrotach towarowych z zagranicą, następnie zjawisko zwiększania się obrotów z krajami clearingowymi. Objawów tych nie należy uważać za niepokojące, zwłaszcza jeśli weźmie się niewątpliwe i zdecydowane sukcesy w całokształcie osiągnięć polskiej polityki morskiej.

Główną cechą i zaletą publikacji dra Szyszkowskiego jest rzeczowość, która zezwala na zaliczenie jej do źródeł poważnej i uczciwej wiedzy o sprawach morza w Polsce.

Bar Kochba **Meirowicz:** „Ku Morzu". (Tłum. z hebrajskiego Szalom Gotman). Nakł. Towarzystwa Popierania Lotnictwa i Pracy na Morzu w Palestynie. Str. 32 (mała 16-ka).

Broszura propagandowa pod powyższym tytułem, napisana z wielkim entuzjazmem, a nawet — z romantyzmem, traktuje o zagadnieniach żeglugi żydowskiej w Palestynie, o przyszłości takich portów jak Akko, Gaza, Haifa i Jaffa oraz o kwestii żydowskiego przysposobienia morskiego. — Autor stara się dać ogólny przegląd dziejów marynistyki żydowskiej w Palestynie aż do ostatniej chwili. Stara się też nakreślić plan pracy na najbliższą przyszłość.

DANIA NA MORZU PRZEZ WIEKI.

W krótkim szkicu autor rozpatruje historię Danii, której bohaterowie brali swą sławę z morza i awantury. Dziś z dawnej władzy Duńczyków na morzach pozostała tylko legenda. Nowa Dania pragnie już nie panowania nad sąsiadami, ale współpracy z nimi. (**Folmer Wisti**, Dyr. Instytutu Duńskiego — „Żeglarz" 3/1939 s. 41 n.). **J. F.**

AKADEMIKU!

Zapisałeś się na uczelnię?

Możesz i powinieneś zapisać się tam, gdzie czekają Cię

REJSY DALEKOMORSKIE

do Edynburga, Glasgow, Amsterdamu, Kopenhagi, Stockholmu, Visby, Tallina, Kłajpedy

NA JACHTACH AZM'u

Jurand, Swarożyc, Szkwał, Poświst, Panna Wodna, Wojewoda Pomorski, Krzysztof Arciszewski

OBOZY MORSKIE W JASTARNI

wczasy żeglarskie w Brasławiu i Porąbce, bojery nad Naroczą

SEMINARIA I KURSY KOLONIALNE

praktyki wakacyjne na statkach i w porcie

AZM współpracuje z Ligą Morską i Kolonialną

AZM wskaże Ci nowe dziedziny pracy, otworzy oczy na niewyzyskane możliwości życiowe

Informacje i zapisy w oddziałach AZM'u

Warszawa - Wiejska 19 m. 3, Kraków - Uniwersytet J., Lwów - Plac Bolesława Prusa 10, Poznań - Fredry 10, Wilno - Bakszta 15, Gdańsk - Heeresanger 11.

AKADEMICKI ZWIĄZEK MORSKO-KOLONIALNY
Zarząd Główny — Warszawa, Widok 10.

CENY OGŁOSZEŃ „SZKWAŁU":
1 strona 600.— zł, 1/2 strony 350.— zł, 1/4 strony 200.— zł, 1/8 strony 100— zł.
Ogłoszenia w tekście o 25 procent drożej. Układ tabelaryczny 50% drożej